SEE FOLLOWING NOTE

PLEASE NOTE THAT PAGINATION APPEARS IRREGULAR, BUT THE TEXT IS COMPLETE.

VOIR NOTE CI-APRÈS

VEUILLEZ NOTER QUE LA PAGINATION EST ERRONÉE MAIS LE TEXTE EST INTÉGRAL.

Micromedia
ProQuest

789 East Eisenhower Parkway
PO Box 1346
Ann Arbor, MI 48106-1346 USA
toll free: 1-800-521-0600
fax: (734) 997-4247
web: www.micromedia.ca

Agriculture et Agroalimentaire Canada | Agriculture and Agri-Food Canada

Le Bulletin bimensuel

Le 27 juillet 2007 Volume 20 Numéro 12

LES BIOCARBURANTS DANS L'UNION EUROPÉENNE

L'Union européenne (UE) est le chef de file mondial de la production de biodiésel. Au cours de la dernière décennie, la prise de mesures législatives, l'adoption d'incitatifs fiscaux et la volonté de réduire la dépendance à l'égard des sources d'énergie étrangères ont donné lieu à une importante augmentation de la production de biodiésel dans l'UE. La demande croissante d'huile végétale pour la production de biodiésel dans l'Union européenne a entraîné une forte hausse des importations d'huile de canola en provenance du Canada. En effet, ces importations, qui se chiffraient à 14,5 millions de dollars canadiens (MSCAN) en 2003, se sont établies à environ 205 MSCAN en 2005. Toutefois, on a enregistré récemment un ralentissement de la demande de biodiésel chez les consommateurs attribuable au fait que plusieurs pays importants, dont le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne, n'ont pas entièrement respecté leurs engagements antérieurs visant à accroître l'utilisation de biocarburants et que l'Allemagne a cessé d'accorder un important allégement fiscal à cet égard. Il est possible qu'une capacité excédentaire entrave la croissance à court terme au sein de l'industrie. En revanche, les perspectives à long terme demeurent encourageantes étant donné la nouvelle politique en matière d'énergie et de changements climatiques, laquelle prévoit un objectif contraignant minimal de 10 % visant l'utilisation des biocarburants comme carburant dans les transports d'ici 2020. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le secteur des biocarburants dans l'Union européenne, consulter le *Bulletin bimensuel* « Huiles végétales : situation et perspectives » (volume 20, numéro 7) et le *Bulletin bimensuel* « Le Biodiésel » (volume 19, numéro 15).

Lois de l'Union européenne

Dans les pays de l'Union européenne, l'utilisation de carburant diesel est beaucoup plus répandue que l'utilisation d'essence, ce qui n'est pas le cas en Amérique du Nord. En outre, la capacité de production de biodiésel de l'Union européenne a crû de manière considérable. En effet, elle est passée de 0,8 million de tonnes (Mt) au milieu des années 1990, à 1,9 Mt en 2004, à 3,2 Mt en 2005 pour ensuite s'établir à 6,1 Mt en 2006, soit 6,8 milliards de litres. L'Allemagne, l'Italie et la France en sont les plus grands producteurs. Par ailleurs, le colza est la principale matière première utilisée, et environ 80 % du biodiésel est produit à partir d'huile de colza. Une tonne de colza, après transformation, donne approximativement 0,4 t d'huile végétale qui, à son tour, est transformée pour produire environ 400 litres (l) de biodiésel (c'est-à-dire qu'on peut transformer 1 Mt de colza en approximativement 0,4 Mt (400 millions de litres) de biodiésel).

La nécessité d'améliorer la qualité de l'air en diminuant les émissions de dioxyde de carbone, le prix élevé du pétrole, la volonté de réduire sa dépendance à l'égard des importations de pétrole en provenance de Russie et du Moyen-Orient, les réformes apportées à la Politique agricole commune (PAC) et les considérations budgétaires sont autant de raisons qui ont poussé l'UE à se tourner vers les biocarburants. De plus, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le respect des engagements de Kyoto et le développement rural, qui reçoit un appui général, sont au cœur des priorités.

La directive de 2003 de l'UE sur les biocarburants fixait des objectifs non obligatoires visant à remplacer une partie des carburants utilisés dans les transports par des biocarburants, soit 2 % en 2005 et 5,75 % d'ici 2010. L'objectif fixé pour 2005 n'a

BIODIÉSEL : CAPACITÉ DE PRODUCTION DES ÉTATS MEMBRES DE L'UE

	2003	2004	2005	2006
	..en milliers de tonnes métriques..			
Allemagne	715	1 035	1 669	2 681
Italie	273	320	396	857
France	357	348	492	775
Royaume-Uni	9	9	51	445
Espagne	6	13	73	224
Rép. tchèque		60	133	203
Pologne			100	150
Portugal			1	146
Autriche	32	57	85	134
Slovaquie		15	78	89
Belgique			1	85
Danemark	40	70	71	81
Grèce			3	75
Suède		1	1	52
Estonie			7	20
Slovénie			8	17
Hongrie				12
Lituanie		5	7	10
Lettonie			5	8
Malte			2	3
Chypre			1	2
TOTAL	**1 433**	**1 933**	**3 184**	**6 069**
Hausse (en %)		35 %	65 %	90 %

Source : European Biodiesel Board

AVERTISSEMENT

Pour des raisons de réduction des coûts et d'économie des ressources, **il n'est désormais plus possible de souscrire un abonnement au *Bulletin bimensuel* et aux publications connexes sous forme papier**. Les publications de la Division de l'analyse du marché demeureront accessibles en ligne à l'adresse suivante : ***http://www.agr.gc.ca/mad-dam/***. Pour recevoir les publications par courriel, envoyer un message à l'adresse suivante : ***bulletin@agr.gc.ca***.

Pour obtenir une copie papier d'une publication antérieure, appeler au 204-983-8473.

Canada

pas été atteint, car la part moyenne de biocarburants s'est chiffrée à environ 1 % seulement chez les États membres. L'Allemagne et la Suède sont les seuls pays où les biocarburants représentaient plus de 1 % des carburants utilisés pour les transports. En Allemagne, le biodiésel occupe 6 % du marché du carburant diesel. Dans ce pays, la part de marché des biocarburants se chiffre à 3,75 % dans l'ensemble. En Suède, l'éthanol représente 6 % du marché du pétrole tandis que les biocarburants détiennent globalement 3 % du marché.

En 2007, la Commission européenne a publié le *Rapport de situation sur les biocarburants*, lequel est axé sur les progrès accomplis par les États membres dans la poursuite des objectifs énoncés dans la Directive. D'après les conclusions du rapport, il est peu probable que l'objectif fixé pour 2010 soit atteint. Selon les estimations, la production atteindra une part de 2,4 % à 4,2 % et non de 5,75 % (objectif). Afin d'accroître les chances d'atteindre les objectifs prévus dans la Directive de 2003, on suggère, dans le rapport, d'établir une norme minimale obligatoire de 10 % en ce qui concerne la part des biocarburants utilisés dans l'ensemble des transports d'ici 2020.

Mise en application par les États membres – incitatifs fiscaux et obligations

Depuis 2003, les États membres peuvent accorder des réductions ou des exonérations de taxes en faveur des biocarburants, à certaines conditions. En Allemagne, on a consenti, en 2004, un important allégement fiscal visant les biocarburants, ce qui a contribué à l'accroissement des ventes de biodiésel dans ce pays, lesquelles sont passées de 1,2 Mt en 2004 à 3,2 Mt en 2006. En 2005, on a élargi le champ d'application de cette exonération aux biocarburants mélangés et ce, jusqu'en 2009. Dans le cas du biodiésel, cela représentait 0,47 € le litre (/L), soit 0,66 $CAN/L, tandis que pour l'éthanol, cette exonération se chiffrait à 0,65 €/L (0,91 $CAN/L).

Toutefois, l'UE a jugé que les biocarburants étaient subventionnés à outrance en Allemagne et a enjoint à ce pays de réduire cette mesure d'allégement fiscal. En réponse à cette demande, l'Allemagne a mis en vigueur, à compter de janvier 2007, de nouvelles exigences impératives concernant les mélanges liés aux biocarburants (teneur énergétique de 4,4 % pour le biodiésel et de 2 % pour l'éthanol) et a également aboli l'allégement fiscal visant cette portion obligatoire. La taxe imposée est, depuis 2007, de l'ordre de 0,09 €/L, montant qui augmentera à 0,45 €/L d'ici 2012. Les biocarburants de deuxième génération continueront de faire l'objet d'une exemption de taxe jusqu'en 2015. On continuera également d'accorder une réduction de taxe, de manière décroissante, lorsque la teneur en biocarburant sera supérieure aux niveaux obligatoires susmentionnés et ce, jusqu'en 2012. L'imposition de teneurs obligatoires en biocarburants sert aussi à promouvoir l'utilisation des biocarburants. Il s'agit d'obligations réglementaires visant les ventes qui sont imposées aux fournisseurs de carburants pour les transports, selon lesquelles ces derniers doivent fournir des biocarburants dans une proportion fixe de leurs ventes totales de carburants. Ces mesures réglementaires ont pour but de faire en sorte qu'un volume minimal de biocarburants soit disponible sur le marché et de garantir un volume. La France, l'Autriche et la Slovénie ont imposé les pourcentages suivants en ce qui a trait à la teneur énergétique : 2 %, 2,5 % et 1,2 %, respectivement. Les Pays-Bas sont censés emboîter le pas et fixer un pourcentage obligatoire de 2 % en 2007.

Rentabilité

Même en utilisant les technologies les plus avancées, il est difficile de rendre le coût des biocarburants produits en UE concurrentiel à celui des combustibles fossiles, du moins à court et à moyen terme.

Énergie

À l'heure actuelle, le secteur des transports de l'UE compte sur le pétrole pour répondre à 98 % de ses besoins, ce qui témoigne de la grande nécessité de diversifier ses sources d'énergie. La volatilité du prix du pétrole brut et les préoccupations quant à la fiabilité des importations de pétrole en provenance de Russie n'ont fait que souligner l'importance de devenir davantage autosuffisant. Les biocarburants liquides constituent actuellement l'un des seuls produits disponibles à grande échelle pouvant remplacer les carburants dérivés du pétrole utilisés dans les transports. Par ailleurs, l'Europe doit se doter d'une politique énergétique coordonnée en vue de diversifier ses sources d'énergie et d'atteindre ses objectifs en matière de biocarburants.

En janvier 2007, l'UE a établi une politique visant les objectifs suivants : réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2020, accroissement de 20 % de l'efficacité énergétique d'ici 2020 et utilisation de carburants renouvelables pour répondre à 20 % des besoins énergétiques d'ici 2020.

Les limites actuelles concernant les mélanges (5 % en volume d'éthanol et de biodiésel dans les combustibles fossiles) et les lacunes sur le plan de l'infrastructure nécessaire au mélange, à l'entreposage et à la livraison des biocarburants sont autant d'éléments qui entravent les progrès en vue de l'atteinte de l'objectif de 5,75 %.

OBJECTIFS INDICATIFS NATIONAUX CONCERNANT LA PART DES BIOCARBURANTS, 2006-2010

	2006	2007	2008	2009	2010
	pourcentage				
Autriche	2,50	4,30	5,75	5,75	5,75
Belgique	2,75	3,50	4,25	5,00	5,75
Chypre					
Rép. tchèque	1,78	1,63	2,45	2,71	3,27
Danemark	0,10				
Estonie	2,00				5,75
Finlande					
France			5,75		7,00
Allemagne	2,00				5,75
Grèce	2,50	3,00	4,00	5,00	5,75
Hongrie					5,75
Irlande	1,14	1,75	2,24		
Italie	2,00	2,00	3,00	4,00	5,00
Lettonie	2,75	3,5	4,25	5,00	5,75
Lituanie					5,75
Luxembourg	2,75				5,75
Malte					
Pays-Bas	2,00	2,00			5,75
Pologne	1,50	2,30	2,80	2,90	5,75
Portugal	2,00	3,00	5,75	5,75	5,75
Slovaquie	2,50	3,20	4,00	4,90	5,75
Slovénie	1,20	2,00	3,00	4,00	5,00
Espagne					
Suède					5,75
Royaume-Uni			2,00	2,80	3,50
UE					**5,75**

Source : Rapport de situation sur les biocarburants de 2006

Financement de la recherche dans le domaine des biocarburants

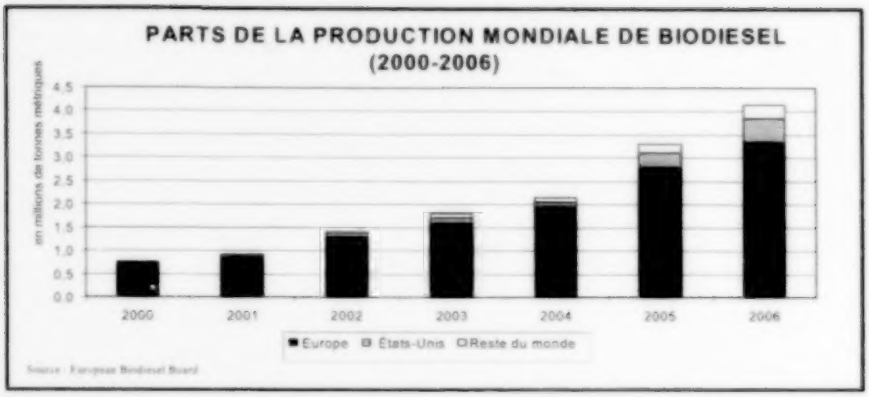
Les gouvernements des pays de l'Union européenne ont souvent soutenu l'établissement d'une infrastructure pour stimuler le développement. À titre d'exemple, notons le cas de l'Allemagne qui a accordé des subventions de l'ordre de 50 % pour la construction d'usines de biocarburants.

Par le truchement du 7e programme-cadre de recherche et de développement technologique (7e PC) qui s'étend de 2007 à 2013, l'UE offre maintenant elle aussi une importante aide financière dans le domaine de la recherche sur les biocarburants.

Agriculture

Les principaux enjeux qui touchent le secteur de l'agriculture ont trait à la réforme de la PAC, à la capacité de l'UE à répondre à la demande de biomasse brute grâce aux cultures intérieures, ainsi qu'à l'incidence du passage aux biocarburants sur les marchés mondiaux de l'alimentation.

Dans le cadre de la réforme de la PAC de 2003, une aide spéciale a été fournie pour l'exploitation de cultures énergétiques sur des terres habituellement destinées à la culture de céréales pour l'alimentation. Une aide de 45 € par hectare (/ha) est octroyée pour les cultures destinées à la production de biocarburants qui sont exploitées sur les



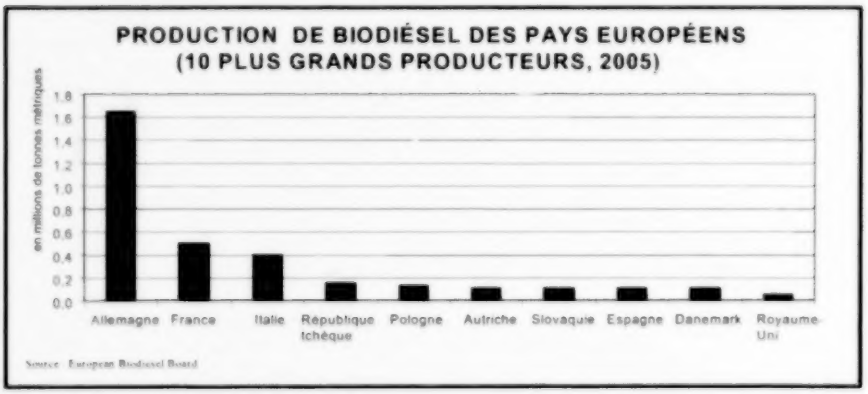
terres en question, jusqu'à concurrence de 1,5 million d'hectares (Mha). En 2005, on a versé une aide visant les cultures énergétiques pour environ 0,5 Mha. En 2006, on a élargi le champ d'application du plan de réforme de la PAC aux nouveaux États membres et on a accru la superficie totale couverte à 2,0 Mha. De plus, les agriculteurs peuvent semer des oléagineux sur les terres en jachère (et tout de même recevoir un paiement compensatoire) pour autant que les cultures fassent l'objet d'un contrat uniquement pour la production de biodiésel ou d'autres produits industriels et qu'elles ne soient pas vendues sur le marché de l'alimentation humaine ou animale. La réforme de la PAC est perçue comme un changement positif pour l'industrie agricole, étant donné les pressions exercées pour abolir les formes traditionnelles de soutien.

La réforme de la PAC a stimulé la production de biomasse, principalement les cultures de colza et de betteraves sucrières. Toutefois, pour atteindre son objectif visant l'utilisation de biocarburants à raison de 10 % d'ici 2020, l'UE devra probablement se tourner davantage vers les importations. L'UE a récemment indiqué qu'elle était prête à augmenter ses importations de biocarburants en provenance de pays comme le Brésil; les importations provenant de ce pays sont actuellement frappées de droits à l'importation d'environ 70 % imposés par l'UE.

L'European Biodiesel Board (EBB – conseil européen du biodiésel) affirme que l'UE serait en mesure de répondre à 80 % de la demande grâce à la production locale et de n'avoir recours aux importations que pour combler le 20 % de la demande qui reste. L'EBB soutient qu'en vue d'atteindre l'objectif de 10 %, l'industrie du biodiésel devra accroître sa production de 15 % par année.

En 2006-2007, la production totale de colza dans l'UE s'est chiffrée à 15,3 Mt, ce qui est semblable à la production des deux dernières années. Environ 65 % de la production sert à produire du biodiésel. L'Allemagne et la France, les plus grands producteurs de colza, ont contribué pour 61 % à la production de l'UE. La production de colza représente 75 % de la production globale d'oléagineux de l'UE. Viennent ensuite les graines de tournesol (20 %), le soja (4 %) et les graines de coton (3 %).

L'accroissement de la culture de biomasse est en partie attribuable au puissant soutien du lobby agricole, qui considère que les biocarburants constituent un moyen d'atténuer les pressions économiques et de protéger les emplois au sein du secteur agricole. Toutefois, les prix plus élevés des produits de base seront en partie contrebalancés par les coûts des intrants plus élevés associés à l'engrais, aux terres, etc. De plus en plus, les marchés des céréales et des oléagineux sont subdivisés en marchés de l'alimentation humaine, des productions fourragères et des carburants. En raison de la croissance très rapide et relativement récente du « marché des carburants », les liens entre les marchés ne sont pas clairement définis en ce qui a trait à la demande, à l'offre ou au prix.



Commerce

Les analystes et les représentants de l'industrie prévoient que l'UE continuera de protéger ses entreprises intérieures et limitera ses importations.

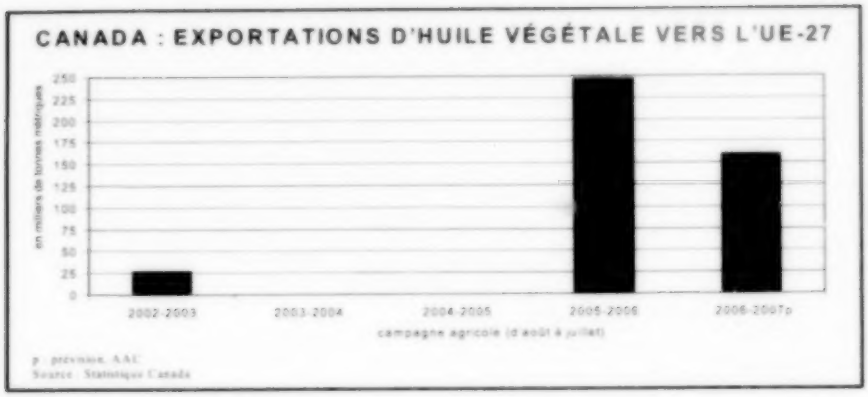
À l'heure actuelle, l'UE continue d'appliquer d'importantes mesures de protection à l'importation visant l'éthanol qui peuvent équivaloir entre 40 et 100 % du prix. En revanche, l'éthanol entre en franchise lorsqu'il provient des pays les moins avancés (PMA), des pays ACP, pays de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, et d'autres pays en développement. Les droits à l'importation qui s'appliquent aux autres biocarburants comme le biodiésel et les huiles végétales se situent actuellement entre 0 et 5 %.

La classification douanière relative aux biocarburants fondée sur le système harmonisé (SH) qui est utilisée par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) est actuellement incohérente et doit éventuellement être modifiée. À l'heure actuelle, l'éthanol est classé sous le chapitre 22 du SH en tant que produit agricole, et on ne fait aucune distinction entre l'éthanol utilisé comme carburant et celui qui est utilisé à d'autres fins. Le biodiésel est quant à lui un produit industriel, selon la classification du chapitre 38 du SH. La Commission européenne, de concert avec d'autres membres de l'OMC, étudie actuellement les avantages, les inconvénients et les incidences juridiques associés au fait d'avoir deux codes des douanes différents pour les biocarburants.

La mise en relation des subventions accordées pour la matière première servant à la production de biocarburant est un autre aspect qui doit faire l'objet de clarifications au regard des règlements de l'OMC. Bien que les subventions aient été un facteur indispensable à la viabilité économique de l'industrie des biocarburants, la prise de mesures commerciales ou de rétorsion est peu probable étant donné qu'il y a eu relativement peu d'échanges commerciaux dans ce secteur et que la plupart des pays en cause ont accordé des subventions sous une forme ou une autre. Cette situation pourrait être appelée à changer au fur et à mesure que de nouveaux pays feront leur apparition sur le marché des biocarburants et que les échanges internationaux augmenteront.

Capacité excédentaire

La capacité actuelle de l'industrie du biodiésel de l'Union européenne est d'environ 6 Mt. Par contre, l'utilisation de la capacité se chiffre à environ 50 %, principalement en raison de la levée des subventions et de l'imposition de taxes sur les biocarburants. De ce fait, le biodiésel s'est vu perdre son avantage par rapport au carburant diesel du point de vue du



prix. De plus, la demande de colza a chuté proportionnellement. En janvier 2008, les autorités imposeront une deuxième série d'augmentations des taxes sur le biodiésel, ce qui aura pour effet de réduire davantage la production de biodiésel ainsi que la demande de colza. On craint que cette deuxième série d'augmentations force certaines raffineries de biodiésel à fermer leurs portes. On prévoit que la baisse de la demande de colza entraînera une chute des prix du colza et une augmentation des stocks de fin de campagne de colza en Allemagne en 2006-2007.

Le nouvel objectif obligatoire de 10 % visant l'utilisation des biocarburants, qui est expliqué ci-après, fera croître la demande de biodiésel. Par contre, à court terme, il est possible qu'une partie de la capacité de production demeure inutilisée jusqu'à l'entrée en vigueur de cette obligation.

En route vers 2020

En fixant un nouvel objectif minimal de 10 % visant la part des biocarburants dans les carburants utilisés dans les transports d'ici 2020, la Commission européenne envoie un message clair aux États membres, à savoir qu'ils doivent participer à la croissance et au développement du secteur des biocarburants même si, à l'heure actuelle, ceux-ci ne font pas concurrence aux combustibles fossiles sur le plan économique.

La raison justifiant ce nouvel objectif obligatoire est sans équivoque : les biocarburants peuvent permettre d'atteindre les objectifs en matière de développement durable, accroître la sécurité énergétique de l'UE et offrir de nouvelles possibilités aux régions agricoles. On croit également que le caractère obligatoire de l'objectif stimulera la croissance économique en signalant aux investisseurs et aux intervenants de l'industrie que le marché des biocarburants existe et qu'il continuera de prendre de l'expansion. Le biodiésel et l'éthanol sont considérés comme une étape nécessaire menant à la production de biocarburants de deuxième génération plus prometteurs fabriqués à partir de résidus forestiers et agricoles.

Pour que l'UE atteigne l'objectif de 5,75 % visant la part des biocarburants d'ici 2010 ou celui de 10 % d'ici 2020, les gouvernements, les agriculteurs, les producteurs de carburants, les fabricants d'automobiles et les sociétés pétrolières devront collaborer ensemble de manière soutenue, travail qui sera appuyé par des accords à long terme, des incitatifs, des subventions et des prescriptions.

À court et à moyen terme, il est probable que l'industrie aura besoin d'un important soutien financier continu étant donné que les coûts de production et de commercialisation des biocarburants sont élevés comparativement à ceux des combustibles fossiles. L'UE devra donc élaborer une politique cadre, et les États membres devront accorder les incitatifs appropriés qui favoriseront de nouveaux investissements dans les installations de production et la culture de biomasse.

Les agriculteurs et le lobby agricole voient déjà le passage aux biocarburants comme un moyen de soutenir leurs revenus. Cependant, des subventions de l'ordre de celles qui sont actuellement nécessaires pour atteindre l'objectif de 5,75 % visant les biocarburants ne constitueront peut-être pas une option viable d'un point de vue politique ou économique. Il faudra rendre le prix des biocarburants plus concurrentiel.

La forte demande de biodiésel a rehaussé le prix du canola et du colza au sein de l'Union européenne et a fait grimper les importations d'huile de canola du Canada. Les importations par l'UE-25 d'huile de canola en provenance du Canada pour 2006-2007 sont estimées à 160 000 t, soit environ 135 M$CAN, ce qui est considérablement inférieur aux 204 M$CAN enregistrés en 2005-2006, en raison de la plus faible demande de biodiésel. À titre de comparaison, en 2003 il était question de 22 000 t, dont la valeur s'établissait à 14,5 M$CAN. L'huile de canola destinée à la production de biodiésel n'est pas assujettie aux restrictions de l'UE concernant les cultures génétiquement modifiées. La levée par l'UE du moratoire de fait au sujet des autorisations de produits génétiquement modifiés créerait des occasions pour l'exportation de graines de canola du Canada directement vers l'UE. En revanche, on prévoit une hausse de la production de colza en Ukraine et dans d'autres pays de l'ancienne Union soviétique, ce qui pourrait freiner la demande de colza canadien. Par ailleurs, la Chine pourrait s'avérer une destination plus attrayante que l'UE en ce qui concerne les exportations d'huile et de graines au cours de la prochaine année et peut-être des années à venir.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquer avec
M. Gordon Pugh
Directeur adjoint (Europe)
Division de la politique commerciale de l'hémisphère est
Direction des politiques de commerce international
Direction générale des services à l'industrie et aux marchés
Téléphone : 613-694-2390
Courriel : pughg@agr.gc.ca

© Sa Majesté du chef du Canada, 2007

Version électronique disponible à www.agr.gc.ca/mad-dam/

ISSN 1207-6228
No d'AAC 2081/F

Le Bulletin bimensuel est publié par :
la Division de l'analyse du marché,
Direction de la recherche et de l'analyse
Direction générale des politiques stratégiques
Agriculture et Agroalimentaire Canada.
303, rue Main, pièce 500
Winnipeg (Manitoba) Canada R3C 3G7
Téléphone : 204-983-8473
Télécopieur : 204-983-5524

Directrice : Maggie Liu
Chef : Fred Oleson
Rédacteur en chef pi : Joe Wang

Pour recevoir un abonnement gratuit, veuillez transmettre votre adresse électronique à bulletin@agr.gc.ca.

Publié aussi en anglais sous le titre de :
Bi-weekly Bulletin
ISSN 1207-621X
No d'AAC 2081/E

© Imprimé sur papier recyclé

Bien que la Division de l'analyse du marché assume l'entière responsabilité de l'information présentée dans ce document, elle tient à reconnaître les organismes suivants qui ont contribué à sa préparation :
Conseil canadien du canola; Direction générale des programmes financiers pour l'agriculture (AAC); Direction générale des services à l'industrie et aux marchés (AAC)